

Bek. gem. 30. Mai 1963

47c, 17/03. 1 872 954. Alfred Teves  
Maschinen- und Armaturenfabrik K.G.,  
Frankfurt/M. | Teilbelagscheibenbremse.  
5. 9. 59. T 11 052. (T. 3; Z. 1)

Nr. 1 872 954\* eingetr.  
80. 5. 63

**Alte**

PA. 53 21\*-5. 9. 59

**ALFRED TEVES**

**MASCHINEN- UND ARMATURENFABRIK KG · FRANKFURT/MAIN**

TELEFON: SAMMEL-NR 330171 · TELEGRAMME: TEVESWERKE FRANKFURTMAIN · FERNSCHREIBER: 04-11086

ALFRED TEVES KG · FRANKFURT/MAIN · REBSTÖCKER STRASSE 41-53

An das  
Deutsche Patentamt

(13b) München 2  
Museumsinsel 1

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

PGM 2370/Bu

Datum

3.9.1959

Hiermit melden wir, die Firma

Alfred Teves Maschinen- und Armaturenfabrik KG  
Frankfurt/Main, Rebstockerstr. 41-53

die in den Anlagen beschriebene Erfindung an und beantragen  
für sie die Erteilung eines Patentbes.

Die Bezeichnung lautet:

**\* Teilbelagscheibenbremse \***

Es wird gebeten, die Bekanntmachung auf die Dauer von  
6 Monaten auszusetzen.

Der Betrag von DM 50.-- für die Kosten des Verfahrens wird  
mit gleichzeitiger Angabe "Anmeldegebühr" auf das Post-  
scheckkonto München 79191 des Deutschen Patentamtes über-  
wiesen, sobald das Aktenzeichen bekannt ist.

Wir bitten, in allen für uns bestimmten Sendungen um Angabe  
unseres Zeichens **2370**.

ALFRED TEVES  
Maschinen- und Armaturenfabrik  
Kommandit-Gesellschaft  
Gen.Vollmacht 389/1950

Es liegen bei:

2 Doppel des Antrages  
Beschreibung zweifach  
Zeichnungen zweifach  
2 Erfinderbenennungen  
Empfangsbescheinigung

*[Handwritten signatures]*

## Teilbelagscheibenbremse

Die Erfindung betrifft eine Teilbelagscheibenbremse mit einem doppelwirkenden Bremszylinder, der mit zwei sich gegenüberliegenden Bremsflächen des umlaufenden Teiles der Bremse in Eingriff steht. Es sind Vollscheibenbremsen bekannt, deren Gehäusewände als Bremsflächen dienen, gegen die mittels doppelwirkender Zylinder ringförmige Belagträger mit Bremsbelägen angedrückt werden. Solche Bremsanordnungen sind sehr schwer und aufwendig, da umfangreiche Wärmeabführungseinrichtungen in Form von Gehäuseverrippungen vorgesehen werden müssen und ein komplizierter Betätigungsmechanismus zur Verwendung gelangt, der mindestens an zwei Stellen des Umfanges Betätigungszyylinder vorsieht. Nachteilhafterweise sind diese Betätigungszyylinder im Inneren des Gehäuses erheblichen Wärmeeinwirkungen ausgesetzt. Die Erfindung hat eine nach außen offene Bremskammer, deren Flächen dem Fahrtwind unmittelbar ausgesetzt sind und hat gegenüber dem geschlossenen Gehäuse der Vollscheibenbremse den Vorteil, daß man ohne Schwierigkeiten an den Betätigungsmechanismus gelangen kann.

Die Erfindung besteht darin, daß zwei umlaufende Bremsflanschen durch einen Hals mit einer Tragscheibe zu einer Doppelbremsscheibe vereinigt sind, derart, daß eine nach außen offene Ringkammer entsteht, in die vom Außenumfang her der am Bremsträger befestigte Betätigungszyylinder eingreift.

In der Abbildung ist eine Ausführungsform der Erfindung im Schnitt dargestellt.

Einer

3

Einer der Bremsflanschen bildet mit der Tragscheibe 1 eine Einheit, die durch den Hals 4 mit dem zweiten Bremsflansch 5 zu einer Doppelbremsscheibe mit nach aussen offener Ringkammer zusammengefasst ist, so daß einander gegenüberliegende Bremsflächen 6 und 7 entstehen, an die die Beläge 8,9 angepreßt werden. Am Bremsträger 2 ist das Bremsgehäuse 3 befestigt, das einen Bremszylinder 10 mit zwei schwimmenden Kolben 11,12 enthält. Zur Abdichtung gegen das durch den Anschluß 13 eintretende Druckmittel dienen die Dichtringe 14,15.

Je nach den gegebenen Verhältnissen kann die Tragscheibe auch an einer anderen Stelle, beispielsweise in der Mitte zwischen den beiden Flanschen mit dem Hals verbunden sein. Das Gehäuse kann zur Aufnahme eines oder mehrerer Betätigungszyylinder eingerichtet sein. Auch ist es möglich, am Umfang der Scheibe mehrere Bremsgehäuse mit den entsprechenden Betätigungszyindern anzuordnen.

Verglichen mit den üblichen Teilbelagscheibenbremsen, bei denen ein Sattelgehäuse die Scheibe umfaßt, erlaubt die Erfindung, den Bremsscheibendurchmesser wesentlich größer zu halten, weil der Teil des Gehäuses, der bei der Erfindung über den Außenumfang der Scheiben hinweggreift, starke Materialquerschnitte und rippenartige Versteifungen nicht erfordert. In dieser Beziehung ist sie auch den bekannten Vollscheibenbremsen überlegen, deren Gehäusehälften am Umfang verschraubt werden müssen, wobei die entstehenden Wulste Raum erfordern, der vom Scheibendurchmesser abgeht. Das Bremsgehäuse wird bei der Erfindung nicht, wie die üblichen Sattelgehäuse, auf Biegung beansprucht. Es hat nur noch den von den Bremskräften erzeugten Schub auf den Bremsträger zu übertragen.

*Hurt*  
~~P a t e n t a n s p r u c h~~

Teilbelagscheibenbremse mit einem doppelwirkenden Bremszylinder, der mit zwei einander gegenüberliegenden Bremsflächen des umlaufenden Teiles der Bremse in Eingriff steht, dadurch gekennzeichnet, daß zwei umlaufende Bremsflanschen (5) durch einen Hals (4) mit einer Tragscheibe (1) zu einer offenen Doppelbremscheibe vereinigt sind, derart, daß eine nach außen offene Ringkammer entsteht, in die vom Außenumfang her der am Bremsträger (2) befestigte Bremszylinder (10) eingreift.

